X files

ДОСЬЕ КОЛЛЕКЦИЯ

Специальный выпуск №3/2010

Великая Отечественная Война

БОЕВЫЕ ЗНАКИ

Военно-Воздушные Силы

СССР-Германия

ТРАГЕДИЯ ЧЕСТИ

Обер-лейтенант Гюнтер Рааль. Сентябрь 1942 г. Восточный фронт.

Гюнтер Рааль на конференции в Сан-Диего. 5 июня 1999 г.

Всего на счету Гюнтера Рааля 275 самолетов противника, из которых 273 он сбил на Восточном фронте.

Вслед за Эриком Хартманом и Герхардом Баркхорном он занимает третье место в списке асов Люфтваффе. В ходе Второй мировой войны Гюнтер Рааль совершил 621 боевой вылет, при этом он сам восемь раз был сбит и трижды ранен.

В течение более пяти лет в небе Европы, Азии и Африки немецкие летчики-истребители сражались в смертельной войне с противником, превосходящим их по численности.

Верные своей военной присяге, своему солдатскому чувству долга и своему представлению о чести, они рисковали своими жизнями.

Их идеализмом, бескорыстием и самоотверженностью злоупотребляли преступным образом.

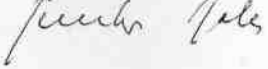
Многие – слишком многие – не вернулись назад. Те же, кому выпала более счастливая участь, оказались в поверженной Германии. На ответственных за это лежит историческая вина.

По истечению промежутка времени более чем в 50 лет, когда сегодня мы знаем больше о закулисной стороне и тайнах той войны, наше мнение о ней стало более критичным.

Протянутая рука и уважение наших бывших противников способствуют взаимопониманию между нами и вызывают у нас благодарность.

17 ноября 1999 года

Гюнтер Рааль
генерал-лейтенант
Бундеслюфтваффе в отставке.



МЫ РОДНУЮ ЗЕМЛЮ ЗАЩИЩАЛИ!

Виталий Иванович Попков. Дважды Герой Советского Союза, участник Парада Победы в июне 1945-го. Генерал-лейтенант авиации в отставке. 41 победа в воздушном бою.

Вы когда-нибудь сбивали немецких асов? А я сбивал и знаю, что мы были крепче и круче их.

Под Харьковом против нас сражалась знаменитая фашистская 52-я истребительная эскадра. Так вот там особенно нас допекал Вильгельм Батц (шестой ас Люфтваффе, 237 объявленных воздушных побед), который охотился на молодых летчиков. Однажды он, ведя «охоту», подкараулил нашего новичка, зашел в хвост и... Похоронив однополчанина, мы решили отомстить за бандитскую вылазку, а по-другому Батца и назвать нельзя. Решили подкараулить фашистского аса. Он прилетел на третий день. Мы взлетели с Александром Пчелкиным с разных сторон аэродрома. Немцы на время растерялись, и уже вскоре я заходил в хвост Батцу. Он на все сто использовал маневренные возможности Ме-109, пытаясь уйти от преследования. Только я к тому времени уже не мальчик был, знал, почем фунт лиха, 24 немецких самолета грохнул. Вот Батц нырнул к земле, думал уйти. Я – за ним. Вспорол «мессер», когда до земли оставалось метров тридцать. Подбил бензопровод. Батца спасло чудо. Ему удалось обмануть крестьян деревеньки, где он приземлился, и убежать. После войны мы встретились. Напоминаю Вилли Батцу о бое возле украинского совхоза «Динамо», а он шарахнулся в сторону, распсиховался и выскочил из здания. Только после того, как немецкие газеты на другой день сообщили о том, как русский ас напугал аса Люфтваффе, Батц нашел возможность извиниться передо мной, даже книгу свою подарил. Прочитал ее, поднаврал он там много. Бог ему судья.

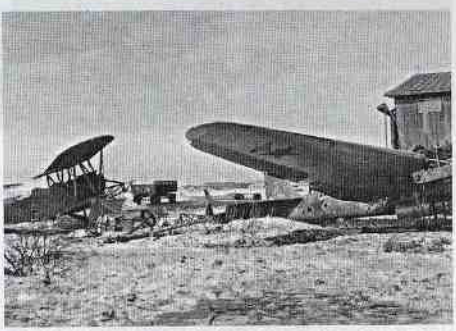
Под Сталинградом 26 августа 1942-го я выиграл поединок у Германа Графа (девятый ас Люфтваффе, 212 объявленных побед). Порядочный летчик. После того как его сбил, он провел несколько лет в наших лагерях. Когда вернулся в Германию, стал убежденным антифашистом, значительно позже даже баллотировался в бундестаг от восточных областей ФРГ. Мы неоднократно встречались. Так вот, он согласился со мной, что «по-честному», в «рыцарских поединках» он не сбил бы и десятой доли того, что есть на его счету.

К чему клоню? У нас для Победы оказалось всего в достатке: и воли, и мужества, и мастерства, и прекрасных машин. А главное – убежденности в правоте своего дела. Мы свою родную землю защищали!.. И оказались, повторюсь, крепче и круче, выражаясь современным языком.

Виталий Иванович Попков.

Из интервью газете «Красная Звезда».

В ИЮНЕ 1941-ГО



Основная сила удара гитлеровской авиации пришлась на Белорусский военный округ. Здесь Люфтваффе имели наибольший успех. На 26-и аэродромах противник сжег более пятисот наших машин, еще 210 было сбито в воздухе. Большинство из них принадлежало дивизиям первого эшелона армейской авиации. Уже к исходу второго дня войны, соединения ВВС Белорусского военного округа оказались полностью не боеспособны.

После первых ударов противника, едва ли не единственным боеспособным авиасоединением Западного фронта осталась авиационная дивизия под командованием легендарного генерал-майора Георгия Нефедовича Захарова, в будущем героя Советского Союза. Он, в отличие от многих командиров, имел реальный боевой опыт – добровольцем воевал в Испании в 1936-м году и в Китае в 1938-м. Но, несмотря на отчаянную отвагу советских летчиков, сил одной дивизии все равно было недостаточно для прикрытия Минска, и в конце второго дня войны город уже горел.

Похожая ситуация сложилась и на Украине. Авиация Киевского Особого Военного Округа насчитывала 11 дивизий, которые базировались в широкой полосе: 50-300 км. от государственной границы. На аэродромах враг уничтожил более двухсот самолетов; порядка ста машин были сбиты в воздухе.

На Украине нашим летчиком Петром Степановичем Чиркиным был совершен первый в истории войны «огненный таран», когда подбитый, горящий, но не потерявший управление самолет, таранит на земле технику или живую силу противника. Позже этот подвиг назовут «Подвигом Николая Гастелло», хотя он совершил его на пять дней позже.

Всего в первый день войны воздушный таран совершили 15 летчиков. А на третий день войны командование Люфтваффе издало циркуляр: «С осторожностью приближаться к русским

самолетам ближе, чем на 100 метров, во избежание тарана».

В полосе Прибалтийского военного округа ситуация сложилась более плачевно. В первые часы войны противник атаковал 11 советских аэродромов. Однако, по утверждению ряда историков, командование округа боялось нарушить приказ Сталина «не поддаваться на провокации» и практически не оказало сопротивления. Таким образом, авиационная группировка, численно почти вдвое превосходившая противника, позволила ему завоевать полное господство в воздухе.

Однако, необходимо отметить, что ряд летчиков, не дожидаясь приказа, ввязывались в воздушные бои и сбили десять самолетов противника. Наши потери составили более пятидесяти самолетов в воздухе и примерно тридцать на аэродромах.

Совсем по-иному разворачивались события в полосе Одесского военного округа. Вражеская атака наткнулась на мужественный и профессионально организованный отпор. Одесский округ был единственным, в котором потери Люфтваффе в первые дни войны превысили потери советских летчиков. Отчасти это объясняется тем, что большинство командиров имели опыт боев в Испании. Например – прославленный ас, герой войны в Испании, будущий Герой Советского Союза Лев Львович Шестаков *(погиб в 1944 году в схватке с прославленным немецким асом Гансом-Ульрихом Руделем, единственным кавалером полного банта Рыцарского креста: с Золотыми Дубовыми листьями, Мечами и Бриллиантами).*

Даже по истечении 65 лет нет единого мнения о масштабах наших потерь в первые дни войны. Согласно раскрытым источникам, ВВС Западного особого округа потеряли 738 самолетов, Киевского – 301, Прибалтийского – 56 и Одесского – 47. Итого, общие потери составляют 1142 самолета, без учета 32-х, поврежденных на аэродромах в Прибалтике. Из них около 800 было уничтожено на земле.

Потери Люфтваффе, если верить докладу Германа Геринга, за три дня боев составили 244 самолета, из которых 51 Германия потеряла в первый день войны.

Как это ни печально, но более всего пострадали воинские соединения, имевшие на вооружении новые машины ЯК-1 и МиГи. Новые типы истребителей не были в полной мере освоены летным составом. На многих аэродромах образцы ЯКов и МиГов находились без штатного вооружения или же с недостаточным количеством высокооктанового топлива. Так, хорошие боевые машины, в ряде показателей превосходившие немецкие аналоги, были уничтожены, ни разу не поднявшись в воздух.

Но даже после столь внушительных потерь, количество самолетов СССР только в Западных округах вдвое превышало количество самолетов Германии и ее союзников. Секрет господства в воздухе Люфтваффе стоит отнести к высочайшей эффективности использования наличных сил. То есть, пресловутое «не числом, а умением»... А также к техническому превосходству немецких самолетов, средств связи, средств навигации... Преимущество это сохранялось до конца войны.

Советские летчики могли противопоставить этому такие качества, как личное мужество, героизм и преданность Родине.

Лев Львович Шестаков. Погиб в схватке с Гансом-Ульрихом Руделем.

Иван Никитович Кожедуб

Александр Иванович Покрышкин

Григорий Андреевич Речкалов

Михаил Дмитриевич Баранов. Выдающийся советский летчик-истребитель.

ПРОТИВОСТОЯНИЕ

Самым результативным **советским летчиком** был, без сомнения, **Иван Никитович Кожедуб** – Маршал авиации, трижды Герой Советского Союза. На его счету 62 сбитых самолета противника. С мая 1944 года воевал на Ла-5 ФН, построенном на средства колхозника Сталинградской области В. В. Конева. Награжден орденом Ленина, семью орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Красной Звезды и медалями.

Далее следуют:

Александр Иванович Покрышкин – Маршал авиации, трижды Герой Советского Союза – 59 самолетов.

Николай Дмитриевич Гулаев – генерал-полковник авиации, дважды Герой Советского Союза – 57.

Григорий Андреевич Речкалов – дважды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации – 56.

Кирилл Алексеевич Евстигнеев – дважды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации – 53.

Арсений Васильевич Ворожейкин – дважды Герой Советского Союза, генерал-майор – 52.

Дмитрий Борисович Глинка – дважды Герой Советского Союза, полковник – 50.

Самым результативным летчиком **Люфтваффе** был летчик-истребитель, майор, **Эрих Хартман** – кавалер Рыцарского креста с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами – 352 сбитых самолета. В 1945 году он попал в плен, вернулся домой только в 1955 году после 10 лет заключения. После освобождения служил в ВВС ФРГ.

Далее:

Герхард «Герд» Баркхорн – летчик-истребитель, майор, кавалер Рыцарского креста с Дубовыми Листьями и Мечами – 301 самолет. В 1945 году попал в плен к западным союзникам, освобожден через год. Служил в ВВС ФРГ.

Отто Китель – летчик-истребитель, оберлейтенант, кавалер Рыцарского креста с Дубовыми Листьями и Мечами – 267 самолетов. Погиб в феврале 1945 года.

Вальтер Новотны – летчик-истребитель, майор, кавалер Рыцарского креста с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами – 258. Погиб в ноябре 1944 года.

Вильгельм Батц – летчик-истребитель, майор, кавалер Рыцарского креста с Дубовыми Листьями и Мечами – 242 самолета. После войны служил в ВВС ФРГ.

«ПТЕНЦЫ ГЕРИНГА» ПРОТИВ «СТАЛИНСКИХ СОКОЛОВ»

Глядя на вышеприведенные цифры, может создаться впечатление, что немецкие пилоты были на голову выше, чем советские, а равно английские, американские и французские летчики. Ведь ни одна из противоборствующих Германии стран не дала летчиков с таким количеством сбитых самолетов, как у немецких асов.

Сами немецкие летчики утверждали, что из всех пилотов, с которыми им приходилось встречаться в воздушных боях, русские – самые сильные и не идут ни в какое сравнение ни с американцами, ни с англичанами, ни с французами. И действительно, на Восточном фронте не известны истории, подобные той, которая произошла с немецким асом Эрихом Рудорфером в 1943 году, когда в течение 17-минутного воздушного боя он сбил 13 английских «Спитфайеров».

«Русские – отличные истребители, но они не подготовлены вести бой слаженно, эскадрильями...» – эти слова принадлежат майору Гюнтеру Раллю, одержавшему 275 побед. Из его слов ясно, что сами немецкие асы видели причину своих феноменальных успехов не в слабой летной, а в слабой тактической подготовке советских летчиков и, следовательно, в превосходстве своих тактических приемов.

Согласно немецкой тактике, асы Люфтваффе сами решали, какую цель им атаковать, а какую нет, принимать бой с превосходящими силами противника, или не делать этого, то есть, благодаря этой тактике, они всегда владели инициативой и могли навязывать противнику невыгодные условия боя.

Слабость нашей тактики в начальный период войны признавал и прославленный советский ас и стратег воздушного боя Александр Иванович Покрышкин. Он отмечал, что наставления по воздушному бою были в корне неверны, связывали летчиков по рукам и ногам и, как следствие, приводили к большим потерям. Основываясь на собственном боевом опыте, Александр Покрышкин разработал ряд новых тактических приемов, которые принесли успех не только ему самому, но и многим советским асам – ученикам Александра Ивановича: Гулаеву, Речкалову, Глинке. К концу 1943 года тактические приемы Александра Покрышкина были внедрены во многих истребительных частях советских ВВС.

Это, в числе иных факторов, позволило к концу 1943 года обеспечить советским ВВС господство в воздухе.

Если же считать результативность пилотов, то есть соотношение количества сбитых самолетов к числу боевых вылетов, то самым успешным летчиком Второй мировой войны будет не кавалер Рыцарского креста с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами Эрих Хартман, а дважды Герой Советского Союза Иван Кожедуб, который сбил в 120 вылетах 62 самолета противника, при этом сам ни разу не был сбит и не потерял ни одного ведомого.

Эрих Хартман

Отто Китель

Герхард Баркхорн

Ганс-Ульрих Рудель

Вильгем Батц

ПЕРВЫЕ ЗНАКИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

20 января 1918 года правительством большевиков был опубликован декрет об организации новой Рабоче-Крестьянской Красной армии. В этом же году в РККА появились первые самостоятельные знаки родов войск. Как и основной красноармейский символ – пятиконечная звезда, первоначально они представляли собой матерчатые нашивки.

Неутвержденный знак «Красный военный летчик» 1919 г.

Формирование новой системы знаков молодого государства было процессом первоочередной важности, но происходило оно с «чистого листа». Поэтому советские символы зачастую возникали на основе знаков царской символики, которая была полностью упразднена, но имела богатое наследие.

Так, в основу первого нарукавного знака-нашивки для советской авиации была положена эмблема военных летчиков, утвержденная Приказом по военному ведомству № 417 от 3 июля 1913 года. Она представляла собой изображение двуглавого орла, держащего в лапах меч и пропеллер.

Имперские короны с голов орла были убраны, а царский вензель был заменен пятиконечной звездой. Сам знак окрасился в красный цвет.

Весь заказ первых знаков советской авиации был изготовлен на собственные средства красноармейцев в золотошвейной мастерской одного из женских монастырей.

Носили его на левом рукаве, между плечевым швом и локтевым сгибом.

Так, первый знак советской авиации представлял собой изображение двуглавого орла с распластанными крыльями, шитого красным шелком, на черной суконной основе. На его груди желтым шелком была оконтурена пятиконечная звезда. Лапы орла сжимали меч и пропеллер.

Официально нарукавные знаки родов войск Красной армии были введены Приказом РВСР № 572 от 3 апреля 1920 года.

Несмотря на внимание, которое уделялось советским правительством авиации, вплоть до 1950 года летный состав Вооруженных сил СССР не имел своего нагрудного знака отличия.

Переходным атрибутом ВВС Красной армии, относящимся к периоду Гражданской войны, является знак **«Красный военный летчик»**, все экземпляры которого изготавливались кустарным способом, так как знак не был утвержден официально.

Знак «Красный военный летчик» образца 1919 года представлял собой незамкнутый сверху венок из лавровых, справа, и дубовых, слева, листьев, перевитый ленточкой.

В центре венка – красная основа, на которую наложена авиационная эмблема, учрежденная Приказом по военному ведомству номер четыре от 3 января 1914 года, состоящая из золотистых распахнутых крыльев и пропеллера, расположенного вертикально.

Венок мог быть золотым или серебряным. В большинстве случаев знак изготавливался из латуни, имел накладные детали и винтовое крепление.

Знак «Отличный воздушный боец» 1928 г.

Размер его мог составлять 52 на 45 мм., но существовали и разновидности меньшего размера.

Первым официальным нагрудным знаком авиации РККА стал знак с недолгой историей – «Отличный воздушный боец». Знак был учрежден Приказом РВС СССР номер 15 от 20 января 1928 года. Им успели наградить всего 20 человек, однако он стал символом начала новой советской авиационной истории.

Конец 20-х годов – время количественного и качественного роста авиации в СССР. С 1925 года страна прекратила закупку самолетов за границей и перешла на новые отечественные конструкции.

Боевая подготовка стала производиться в течение всего года, а не только летом, как было раньше, началось освоение полетов ночью. Авиация полностью перестроилась организационно. Рост авиации требовал нового подхода к летным кадрам.

Начальник управления ВВС РККА Петр Ионович Баранов ходатайствовал об установлении особого знака отличия для летного состава, как меры поощрения за особые достижения в боевой подготовке.

Положение о порядке награждения и описание знака были введены приказом РВС СССР номер 92 от 19 апреля 1929 года.

Полгода спустя приказом Реввоенсовета номер 310 от 10 октября Положение о знаке и его описание были несколько изменены. Причиной тому были особенности развития советской авиации. Переход к крупным соединениям требовал, чтобы во главе их стояли люди с опытом работы в армии. Таковых было мало, поэтому привлекать стали общественных командиров. Для поощрения командного соединения, участвовавшего в летной подготовке, и был создан второй вариант знака. От предыдущего он отличался цветом.

Первым пилотом, удостоенным этого знака, стал красный командир Степан Акимович Красовский, будущий Маршал авиации, будущий кавалер шести орденов Ленина, четырех орденов Красного Знамени, ставший в мае 45-го героем Советского Союза.

Знак представлял собой овальную пластину, ограниченную в верхней половине дубовыми листьями, а в нижней – полукруглой белой лентой с красной надписью «Отличный воздушный боец».

Обе половины были отделены друг от друга, наложенными распластанными стилизованными синими крыльями, состоящими из пяти перьев каждое. Они символизировали небо и авиацию. На крыльях размещалась аббревиатура СССР черного цвета.

В центре вертикально была изображена авиабомба в обрамлении шести красных флагов – по три с каждой стороны. В середине помещались серп и молот. Венчала знак красная звезда.

Знак изготавливался из серебра. Размер его – 35 на 53 мм.

Существовал и вариант знака **для командиров соединений**. В этом случае изображения авиабомбы, серпа и молота были золотыми.

Дальнейшая история развития советского государства и его армии не нуждалась в подобных знаках. Разрабатывалась система поощрения, закончивших учебу, профессиональных авиаторов. Учрежденные в 1936 и 1938 годах нагрудные знаки авиационных школ ВВС СССР, были выдержаны в едином стиле, который соответствовал закрепленной уже государственной символике.

ЗНАКИ «ОБЩЕСТВА ДРУЗЕЙ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА»

Знак ОДВФ СССР 1923 г.

Становление армии и оборонной промышленности советского государства происходило «на общественных началах», силами граждан молодой страны, которая была охвачена энтузиазмом социалистического строительства.

Авиация занимала особое место в этом процессе. Интерес к воздухоплаванию объединял людей разных возрастов и профессий в добровольные общества.

Общество Друзей Воздушного Флота (ОДВФ) – первая в СССР массовая общественная организация по содействию развитию Воздушного флота.

История общества началась 1 марта 1923 года.

Основной задачей ОДВФ являлось содействие созданию в СССР военного и гражданского воздушного флота. Общество принимало участие в обустройстве аэродромов и собирало средства на строительство самолетов для Военно-воздушных сил РККА. На добровольные пожертвования, собранные членами ОДВФ, было построено 111 самолетов.

Знак ОДВФ СЗО 1923 г.

Знак ОДВФ СЗО. Ленинград. 1924-1925 г.

ИСТОРИЯ ЗНАКОВ

8 марта 1923 года был утвержден устав, а также избраны руководящие органы ОДВФ. В Совет ОДВФ входили политические деятели: Владимир Александрович Антонов-Овсеенко, Феликс Эдмундович Дзержинский, Леонид Борисович Красин.

Несмотря на то, что общество официально было создано 8 марта 1923 года, годовщина ОДВФ отмечалась 14 июля 1924 года, в связи с празднованием дня взятия Бастилии. Поэтому на некоторых знаках ОДВФ указывалась дата «14/VII».

Сбор средств осуществлялся ОДВФ не только через добровольные пожертвования, но и путем продажи значков и марок. Так, например, к 1924 году в общество вступило около одного миллиона человек, которые собрали в целом шесть миллионов рублей.

Ячейки ОДВФ создавались и в союзных республиках. Так, наибольшее количество различных знаков было выпущено «Обществом авиации, воздухоплавания Украины и Крыма» (ОАВУК). Именно благодаря ОАВУК в Крыму (в Коктебеле) зародилось движение планеристов, давшее путевку в жизнь многим авиаконструкторам и летчикам. Там же проводились Всесоюзные планерные соревнования.

За время существования ОДВФ было выпущено около тридцати видов знаков. Большинство выпускалось в республиках и губерниях.

ОДВФ были созданы знаки: «Общество друзей воздушного флота Северо-Западной области», «ОДВФ Северо-Западное отделение», «ОДВФ 1914-1924», латунный знак «ОДВФ», «Московское

ОДВФ», «ОДВФ Азербайджан», «ОДВФ Красный Пахарь», знак «ОДВФ СССР».

Общество было ликвидировано 13 марта 1925 года с образованием Общества друзей авиационной и химической обороны и промышленности СССР.

ОПИСАНИЯ ЗНАКОВ

В 1923 году был учрежден бронзовый знак «ОДВФ СССР»: на распростертые крылья была наложена пятиконечная красной эмали звезда. На ней – два перекрещивающихся пропеллера, между их лопастями – аббревиатура «СССР».

В нижней части знака находилась лента голубой эмали с буквами «ОДВФ».

Размер знака – 52 на 25 мм.

Знак «ОДВФ Северо-Западной области» представлял собой изображение биплана, размером 42 на 35 мм. Из нижней части значка от шасси самолета до верхней части крыльев проходила синяя эмалевая лента, украшенная несколькими колосьями. В верхнем конце ленты – серп и молот. На ленте делалась надпись: «Общ. друзей возд. флота с.з.о.» На нижних крыльях и фюзеляже самолета с трехлопастным винтом располагались красные эмалевые звезды.

Этот знак изготавливался из серебра и бронзы, покрывался серебрением.

В некоторых вариантах знака размер составлял 35 на 30 мм., винт самолета был двухлопастным, между стойкой и крыльями не было прорези, а на фюзеляже не было звезд.

Знак «Ультиматум» был выпущен Обществом в ответ на критикующую советское правительство, ноту министра иностранных дел Англии Джорджа Керзона.

Знак представлял собой летящий ввысь медный самолет с мощным кулаком в передней части. На крыльях самолета размещалась надпись: «Ультиматум». Размер знака – 40 на 20 мм. Крепление знака – булавка.

В конце июня 1923 года Общество проводило Неделю Красного воздушного флота. В этот период значок распространился по всей стране. На собранные в результате средства была построена эскадрилья самолетов, носившая название «Ультиматум».

Знак «Ультиматум»

Знак «На эскадрилью Ильича»

Были выпущены и другие знаки, средства от продажи которых планировалось использовать для постройки самолетов «Красноармеец» и «Октябрь».

Так, **знак «На эскадрилью Ильича»** был учрежден Обществом авиации и воздухоплавания Украины и Крыма (ОАВУК), созданным 12 марта 1923 года в Харькове.

В этот период повсеместно проводились «ударные недели помощи Воздухфлоту» под лозунгом «Построим первый авиационный отряд в десять самолетов боевой эскадрильи имени Ильича!» С этой целью проводился сбор пожертвований, отчислений и добровольных взносов.

Для сбора средств на строительство аэропланов «Ильич» Общество выпустило знак «На эскадрилью Ильича».

Знак представлял собой изображение биплана в лучах солнца, восходящего из оснований перекрещенных серпа и молота. На крыльях биплана размещались буквы ОАВУК, а на плоскости серпа было написано «На эскадрилью Ильича». Венчала знак красная звезда.

Изготавливались эти знаки из латуни, покрываясь эмалью. Знак состоял из двух половинок, соединенных между собой. Между половинками вставлялся кусок материи.

ЗНАК «АКТИВИСТ ОСОАВИАХИМ»

Следующий этап в развитии советской авиации связан с обществом содействия обороне, авиационному и химическому строительству (ОСОАВИАХИМ).

Официально о нем было объявлено 23 января 1927 года на совместном заседании первого Всесоюзного съезда организации Авиахим и втором Пленуме ЦС ОСО (Общество содействия обороне СССР).

В 1927 году президиум ЦС ОСОАВИАХИМа принял решение об уменьшении возрастного ценза для поступающих в ряды общества с 16 до 14 лет. В результате, к концу 1928 года общество насчитывало свыше четырех миллионов человек.

К 1935 году почти полмиллиона членов общества совершили прыжки с парашютом с вышки, свыше пяти тысяч – с самолета, более 112 тысяч прошли планерную подготовку.

Комсомол при участии ОСОАВИАХИМа взял шефство над ВВС РККА. Именно тогда родились лозунги: «Комсомолец, на самолет!», «От модели через планер – на самолет!». Если в 1932 году имелось всего пять планерных кружков, 60 станций, две школы и было подготовлено 1800 планеристов, то в 1935 году было организовано около 1500 кружков, более 230 станций, 10 школ. К середине 1936 года система планерных станций охватывала всю страну, насчитывалось более двух тысяч планеров.

22 марта 1928 года был учрежден первый наградной знак – «Активист ОСОАВИАХИМ».

Почетное звание «Активист ОСОАВИАХИМа» присваивалось Президиумом районного совета Общества. Знаком награждались не только граждане, но и организации. Так, одним из первых награды был удостоен коллектив московского завода «Каучук».

ОПИСАНИЕ ЗНАКА

Автором проекта знака стал художник Георгий Дмитриевич Алексеев.

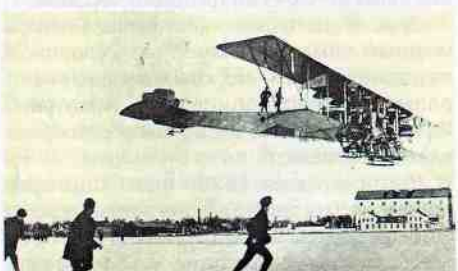
Знак представлял собой круг белой эмали, образованный шестерней, серпом и колосьями пшеницы. На него были наложены крупная пятиконечная звезда красной эмали, скрещенные винтовка и пропеллер.

В левой части знака находился молот, в центре – противогаз. В нижней части располагалась красная лента с надписью «ОСОАВИАХИМ СССР», в верхней части – развевающееся знамя с надписью «Активист».

Знаки были выпущены двух размеров: 30 на 35 мм и 40 на 45 мм.

Выпускались знаки трех типов: цельноштампованные (серебро, эмаль), полые (серебро, эмаль) и литые (они были цельными из бронзы с эмалью).

Как и многие другие, этот знак просуществовал до начала Великой Отечественной войны.



Биплан «Илья Муромец» И. И. Сикорского. 1913 г. Положил начало дальней авиации в СССР.

ЗНАКИ АВИАЦИОННЫХ ВОЕННЫХ ШКОЛ

Подготовка авиаторов началась в СССР сразу после 1917 года. В 1918 году Гатчинская авиашкола (бывший Учебный воздухоплавательный парк, основанный еще в 1885 году) получила название «Социалистическая авиашкола рабоче-крестьянского Красного воздушного флота». Массовый характер учебный процесс приобрел в 1920-е годы, когда авиационные школы стали создаваться в Петрограде, Москве и других городах. Севастопольская офицерская школа авиации, созданная еще в 1910 году, в этот период стала первой полностью военной.

Первые спецшколы ВВС были созданы в стране накануне Великой Отечественной войны. В 1937 году пять московских средних школ в качестве эксперимента приступили к обучению юношей восьмых-десятых классов по системе, приближенной к программам военных училищ. Уже в 1939 году в стране действовали 32 летные и летно-технические школы.

За время своего существования специальные школы ВВС выпустили около 40 тысяч специалистов, четверо из которых стали дважды Героями Советского Союза и 23 – Героями СССР и России.

Спецшколы ВВС просуществовали до июля 1955 года.

В своде правил о ношении формы и одежды РККА, принятом в декабре 1936 года, особое место занимали авиационные нагрудные знаки, свидетельствующие об окончании военно-учебных заведений ВВС.

Приказом НКО СССР Климента Ефремовича Ворошилова №169 от 28 августа 1936 года были введены нагрудные знаки для лиц, оканчивающих летные и технические школы ВВС РККА.

Всего было учреждено двадцать разновидностей знаков, по количеству существовавших тогда учебных заведений. Все они подлежали номерному учету и просуществовали до 1938 года.

Изготавливались знаки в частных мастерских. Знаки были металлическими и крепились к одежде с помощью штифта и гайки.

1936 год
ЗНАКИ ЗА ОКОНЧАНИЕ ШКОЛ ЛЕТЧИКОВ

«Вторая военная школа командиров звеньев ВВС РККА»

Знак представлял собой овальный венок с лавровыми, справа, и дубовыми, слева, листьями. Сверху – пятиконечная звезда красной эмали с позолоченной подкладкой. В центре знака – распластанные крылья из пяти закругленных перьев со скрещенными мечами-клинками. Поверх крыльев крепился самолет-истребитель.

Венок на знаке позолочен, лента, перехватывающая венок внизу, посеребрена, мечи и крылья серебряные (крылья оксидированы), самолет из светлого серебра.

«Третья военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей»

Звезда на этом знаке была меньше, у перевязи внизу венка отсутствовали концы, а самолет был наложен на схематичные крылья, состоящие из трех перьев.

Венок был посеребрен и оксидирован, перевязь и крылья позолочены. Мечи полированного серебра с позолоченными ручками. Самолет матового серебра.

«Седьмая военная школа летчиков»

Венок на этом знаке располагался вертикально. Крылья самолета были длиннее и накладывались на крылья из восьми, также

длинных заостренных перьев.

Венок был позолочен и оксидирован, крылья светлой позолоты, мечи полированного серебра.

«Девятая военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей»

12 ноября 1930 года началось создание девятой военной авиационной школы летчиков и летчиков-наблюдателей в юго-восточном районе города Харькова севернее станции Рогань.

Знак представлял собой вертикальный прорезной ромб (рамку) голубой эмали. В его верхнем углу находилась красная пятиконечная звезда. По центру были наложены распластанные крылья. Каждое крыло состояло из шести основных и трех подкрыльевых перьев.

На крыльях размещались скрещенные мечи, на которых крепился одномоторный самолет-моноплан. «Ребро атаки» самолета совпадало с передней кромкой перьевых крыльев.

Крылья, рукоятки мечей, грани ромба и звезды были позолочены. Все остальные детали были посеребрены. Клинки мечей полированы.

«Четырнадцатая военная школа летчиков»

Знак представлял собой горизонтально расположенный венок с самолетом, наложенным на крылья, состоящие из восьми основных и трех подкрыльевых перьев.

Крылья были позолочены, венок оксидированного серебра, мечи полированного серебра с полированными ручками.

ЗНАКИ ЗА ОКОНЧАНИЕ ШКОЛ ПИЛОТОВ

Первая школа пилотов

«Качинская краснознаменная авиационная школа пилотов имени Александра Федоровича Мясникова»

Одна из двух первых российских летных школ, и первая – полностью военная. Создана 21 ноября 1910 года как Севастопольская офицерская школа авиации. В 1912 году была перебазирована в собственный авиагородок на реке Кача, от которой после и получила название Качинской.

Среди выпускников школы:

Кравченко Григорий Пантелеевич – генерал-лейтенант ВВС, Дважды Герой Советского Союза, по окончании преподавал здесь же с 1932 по 1934 годы. Погиб 23.02.1943.

Покрышкин Александр Иванович (1913 – 1985) – советский летчик-ас, трижды Герой Советского Союза.

Сталин Василий Иосифович (1921 – 1962) – советский военный деятель, генерал-лейтенант авиации (1947). Сын Иосифа Виссарионовича Сталина.

Знак представлял собой варяжский щит с сегментарными вырезами на плечах и острым верхом с изображением авиационной эмблемы в виде распластанных крыльев, вертикального пропеллера и, наложенной на них, красной пятиконечной звездой.

По краю щита проходили гирлянды лавровых, справа, и дубовых, слева, листьев.

Поле щита было позолочено, на нем размещались скрещенные мечи и одномоторный самолет-моноплан, изображенный в плане сверху. «Ребро атаки» было параллельно кромке крыльев эмблемы.

Рукоятки мечей и грани звезды были позолочены. Все остальные детали посеребрены. Клинки мечей полированы.

«Третья военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей»

Знак представлял собой вертикально расположенный венок с перевязью внизу, со скрещенными клинками и самолетом-истребителем посередине.

Знак был посеребрен, самолет матового серебра, клинки полированного серебра, перевязь была позолочена.

«Третья военная школа авиатехников»

Знак представлял собой полукруглые лавровую и дубовую ветви. Нижними лучами в них упиралась большая пятиконечная звезда. На нее были наложены скрещенные клинки и самолет-истребитель.

Знак был посеребрен, истребитель светлого белого серебра, венок посеребрен и оксидирован, рукоятки посеребренных полированных клинков позолочены. Звезда располагалась на золотой подкладке.

«Восьмая военная школа пилотов»

Знак представлял собой ромб с наложенными, перекрещенными мечами-клинками и самолетом-истребителем. Ромб был увенчан звездой.

Знак был посеребрен, самолет – светлого матового серебра, мечи полированного серебра с позолоченными рукоятками, ромб голубой эмали с золотым краем.

«Одиннадцатая военная школа пилотов»

Знак – горизонтально расположенный венок с большой пятиконечной звездой посередине. На нее были наложены перекрещенные мечи-клинки и самолет-истребитель.

Знак посеребрен, истребитель – светлого матового серебра, мечи полированного серебра с позолоченными рукоятками, звезда располагалась на позолоченной лучеобразной подкладке с рифлеными краями.

ЗНАКИ ЗА ОКОНЧАНИЕ ШКОЛ ЛЕТЧИКОВ-НАБЛЮДАТЕЛЕЙ

«Третья военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей»

Знак представлял собой округлый венок. Сверху на венок крепилась эмблема авиации – крылья, состоящие из пяти основных и четырех подкрыльевых перьев, со скрещенными мечами, пропеллером и пятиконечной звездой в центре. Ниже на знаке располагались скрещенные пулемет и воздушная бомба.

Знак был посеребрен, венок оксидирован, крылья и пропеллер покрыты легкой оксидировкой, клинки полированного серебра с позолоченными рукоятками. Пулемет и бомба были темными, стального цвета.

«Девятая военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей»

Знак представлял собой ромб, со скрещенными пулеметом и воздушной бомбой. Сверху крепилась авиационная эмблема с мечами и более схематичными, нежели в знаке третьей военной школы, крыльями.

Знак был посеребрен, ромб голубой эмали с позолоченными краями. Пулемет и бомба стального цвета, авиа-эмблема легкой оксидировки.

«Военная школа морских летчиков» (для сухопутных летчиков-наблюдателей)

Знак представлял собой вертикальный венок с эмблемой авиации сверху. Эмблема в данном случае была большего размера, крылья выполнены натуралистично с тремя рядами закругленных перьев. Ниже были перекрещены пулемет и бомба.

Венок был позолочен и оксидирован. Авиа-эмблема со скрещенными клинками была позолочена, с легкой оксидировкой.

ЗНАК ЗА ОКОНЧАНИЕ ШКОЛЫ ТЕХНИКОВ ПО ВООРУЖЕНИЮ

«Пятая военно-авиационная школа техников по вооружению»

Знак представлял собой готический щит с небольшими вырезами на плечах. На нем размещалась авиационно-техническая эмблема в виде распахнутых крыльев, пропеллера, скрещенных молотка, французского раздвижного ключа и красной пятиконечной звездочки.

Ниже были перекрещены две авиационные бомбы с кольцевым стабилизатором.

Щит, молоток, ключ и грани звезды были позолочены. Все остальные детали покрывались серебрением.

ЗНАК ЗА ОКОНЧАНИЕ ШКОЛЫ СПЕЦСЛУЖБ

«Военная школа техников специальных служб»

Знак представлял собой округлый венок с большой авиационно-технической эмблемой в центре. Крылья эмблемы были длиннее и состояли из трех слоев закругленных перьев. Звезда располагалась вверху знака, над пропеллером, а не в его центре. Под эмблемой по дуге размещалась аббревиатура ВШТСС.

Знак был посеребрен, венок оксидирован, эмблема светлой оксидировки, ключ и молоток полированной позолоты, буквы матовой позолоты.

ЗНАКИ ЗА ОКОНЧАНИЕ ШКОЛ АВИАЦИОННЫХ ТЕХНИКОВ

«Курсы усовершенствования технического состава»

Знак представлял собой пологие крылья четырех перьев с накладной крупной красной звездой. Под крыльями крепился фасад мотора воздушного охлаждения, с наложенными на него ключом и молотком.

Крылья были посеребрены, мотор темного серо-стального цвета, ключ и молоток позолочены и полированы. Эти знаки (1936 года) не были цельными, а имели накладные детали.

«Вторая военная школа авиационных техников»

Знак представлял собой округлый венок. Сверху была наложена крупная звезда, под ней – авиационно-техническая эмб-

лема. Крылья в эмблеме состояли из двух рядов перьев.

Венок был позолоченным. Серебряные крылья и пропеллер были оксидированы, ключ и молоток – полированная позолота.

«Третья военная школа авиационных техников»

Знак – овальный венок с авиационно-технической эмблемой в центре. Крылья эмблемы выполнены натуралистично, с тремя рядами перьев.

«Четвертая военная школа авиационных техников»

Знак представлял собой ромб, в верхнем углу которого крепилась звезда. В середине находилась авиационно-техническая эмблема с крыльями из заостренных перьев в два ряда.

Ромб в основе знака голубой эмали, края его были позолочены. Крылья и пропеллер авиационно-технической эмблемы посеребрены, оксидированы. Ключ и молоток полированного золота.

Знак для летчиков, оканчивающих школы пилотов

Знак представлял собой готический щит, окантованный лавровыми и дубовыми листьями. Посередине щита были укреплены пологие натуралистичные крылья, состоящие из трех рядов перьев с загнутыми концами. В верхнем углу щита – крупная звезда. На крыльях размещались скрещенные мечи и самолет-истребитель.

Щит был позолочен, листья посеребрены и оксидированы, крылья посеребрены и легко оксидированы. Мечи также посеребрены и полированы с позолоченными ручками, самолет светлого серебра.

1938 год

Начиная с 1938 года, на основании секретных численных данных о предстоящих выпусках курсантов, Управление военно-учебных заведений ВВС раз в году стало составлять заявки на необходимое количество нагрудных знаков.

Заведовало заготовкой авиационных знаков Управление обозно-вещественного снабжения РККА.

Выпуск наибольшего количества знаков за окончание учебных заведений ВВС был запланирован на первую половину 1941 года, когда выдать должны были более 145 тысяч знаков образца 1938 года.

Приказом РВСР номер 2365 все знаки об окончании воздухоплавательных курсов РККА были упразднены, ввиду их разнородности и широкого распространения, что приводило к нарушению основных положений знаковой функции военной одежды.

Однако в 1938 году ввиду увеличения авиационных учебных заведений, решено было разработать иную серию знаков, согласно основным видам учебных заведений.

Кроме того, вводились знаки для окончивших школы с отличием.

К разработке знаков были привлечены художники Технического комитета Управления снабжения НКО СССР.

В основу знаков 1938 года были положены три типа знаков 1936 года. Так в основе знака для летного состава лежал голубой ромб, для технического – распластанные крылья с мотором, для оружейников и спецслужб – готический щит.

На знаке для окончивших учебные заведения с отличием, предусматривалось дополнительное золочение.

Приказом НКО СССР номер 235 от 31 октября 1938 года было учреждено 14 новых знаков (каждый из семи знаков имел вариант для отличников).

Изготавливать металлические знаки было решено на Ленинградском монетном дворе, но в связи с перегруженностью этого предприятия, включили работу в план только в 1940 году. В этом году планировалось выпустить 50585 штук, а в 1941 – 42375.

Всего с 1940 по 1941 было выпущено 60518 знаков.

«Летчик военных авиационных училищ ВВС РККА»

Знак представлял собой ромб со звездой в верхнем углу. В середине ромба – удлиненные крылья со скрещенными мечами. Сверху крепился самолет-истребитель.

Знак изготавливался из металла томпака. Ромб голубой эмали с позолоченными краями, звезда красной эмали с позолоченным краем и подкладкой. Крылья оксидированного серебра, мечи полированного серебра, самолет светлого полированного серебра.

В знаке для отличников перьевые крылья были позолочены.

«Летчик-наблюдатель и штурман военно-авиационных училищ ВВС РККА»

Знак представлял собой ромб с авиа-эмблемой со скрещенными мечами вверху. По центру размещались скрещенные авиационные пулеметы конструкции Бориса Гавриловича Шпитального и Иринарха Андреевича Комарицкого типа ШКАС (Шпитального-Комарицкого авиационный скорострельный) и авиационная бомба с кольцевым стабилизатором.

Знак был посеребрен, ромб голубой эмали с позолоченными краями, пулемет и бомба светлые, крылья и пропеллер посеребрены, легко оксидированы, мечи полированного серебра.

На знаке для отличников крылья летной эмблемы были позолоченными.

«Пилот военных авиационных школ ВВС РККА»

Знак представлял собой ромб со скрещенными мечами и наложенным на них самолетом-истребителем. В верхнем углу ромба – красная звезда.

Знак из светлого полированного серебра, ромб голубой эмали с золотым краем.

В знаке для отличников самолет делался полированного золочения.

«Авиационный техник авиационно-технических училищ ВВС РККА»

Знак представлял собой изогнутые крылья с наложенной на них звездой. Под ними – фасад мотора водяного охлаж-

дения, с наложенными на него ключом и молотком.

Крылья были посеребрены, мотор темного золочения, ключ и молоток позолочены и полированы. В отличие от подобного рода знаков 1936 года, новые образцы года 1938 были цельноштампованными.

«Авиационный техник по вооружению авиационно-технических училищ ВВС РККА»

Знак представлял собой готический щит, на котором была укреплена авиационно-техническая эмблема с красной звездой в середине. Под крыльями были скрещены две воздушные бомбы.

Щит светлой полированной позолоты, кайма щита покрывалась голубой эмалью. Крылья и пропеллер посеребрены и легко оксидированы. Ключ и молоток позолочены и полированы. Бомбы темные.

На знаке отличников крылья эмблемы были позолочены, зеркало щита покрывалось темной позолотой, бомбы были светлыми.

«Авиационный техник спецслужбы авиационно-технического училища ВВС РККА»

Знак – готический щит с прикрепленной в центре небольшой авиационной эмблемой с красной звездой в ее середине. Крылья эмблемы были изогнутыми и состояли из трех рядов перьев. Под эмблемой – скрещенные ключ и молоток.

Щит светлый полированный позолоченный, кайма щита голубой эмали. Крылья и пропеллер посеребрены и легко оксидированы. Ключи и молоток темные.

Крылья на знаке отличников были позолочены, зеркало щита темного золочения, ключ и молоток светлые.

«Авиационный механик школ механиков ВВС РККА»

Знак представлял собой изогнутые крылья авиа-эмблемы, со скрещенными ключом и молотом, и наложенной на них, крупной красной звездой.

Крылья знака посеребрены и легко оксидированы. Ключ и молоток позолочены и полированы.

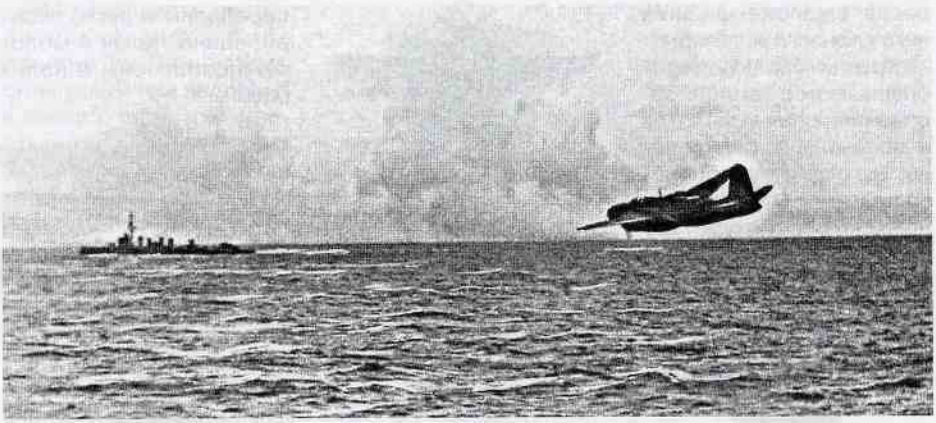
На знаке для отличников крылья позолочены, ключ и молоток темного золочения.

31 августа 1940 года при обсуждении проекта «Положения о прохождении службы начальствующим составом», было принято решение установить единый знак за окончание учебных заведений Красной Армии. Появился такой знак лишь к 1957 году.

До 1951 года авиационные нагрудные знаки продолжали выдаваться. Официальная отмена Приказа НКО № 235 1938 года произошла только в 1957 году.

„НАША АРМИЯ СУЩЕСТВУЕТ НЕ ДЛЯ НАПАДЕНИЯ,
НО ТОЛЬКО ДО МОМЕНТА НАПАДЕНИЯ ВРАГА НА
НАШУ РОДИНУ. ОНА БУДЕТ САМОЙ НАПАДАЮЩЕЙ
ИЗ ВСЕХ КОГДА-ЛИБО НАПАДАВШИХ АРМИЙ, ЕСЛИ
ВРАГ ЕЕ ПОНУДИТ К ЭТОМУ".

Маршал Климент Ворошилов. Фотомонтаж. 1936 г. Художник Густав Клуцис.



ЗНАКИ АВИАЦИИ ВМФ

Знаки «Командный состав авиации ВМФ» (для летного состава) и «Командный состав авиации ВМФ» (для инженерно-технического состава) были учреждены по ходатайству Маршала авиации Семена Федоровича Жаворонкова Приказом № 180 Народного комиссара ВМФ адмирала Николая Герасимовича Кузнецова от 22 мая 1943 года. Автором новых знаков стал капитан первого ранга – Борис Михайлович Хомич. Однако просуществовали они недолго.

Знак для инженерно-технического состава ВМФ 1943 г.

Знак для летного состава ВМФ 1943 г.

Приблизительно через полтора года, **приказом НК ВМФ от 14 октября 1944 года номер 446** были введены нагрудные знаки **«летно-технического состава ВВС ВМФ»** с отменой предшествующего приказа 1943 года.

Внешний вид знаков нового образца выгодно отличался от облика знаков предыдущих. Так, изображение крыльев в новых знаках больше походило на орлиное крыло – символ всех авиационных знаков. Перекрещенные серп и молот были компактно наложены на звезду. Кроме того, недостатком предшествующих знаков 1943 года была их условность, в результате чего они напоминали нагрудную нашивку военнослужащих вермахта.

Знаки образца 1944 года выдавались только выпускникам военно-авиационных учебных заведений.

Изготовителем знаков стало Московское товарищество художников, которое выполнило заказ оперативно.

Выписка из приказа:

«Указанный знак носить лицам офицерского и сержантского состава ВВС ВМФ, окончившим авиационные учебные заведения и получившим специальности:

Знак для инженерно-технического состава ВМФ 1944 г.

Знак для летного состава ВМФ 1944 г.

летчика, пилота, летчика-наблюдателя, стрелка-бомбардира.

Указанный знак носить лицам офицерского и сержантского состава, окончившим авиационно-технические учебные заведения и получившим специальности: авиационного техника, авиационного механика, техника и механика специальных служб (для нижнего знака).

Ношение нагрудных знаков обязательно на всей форме одежды, кроме шинели, плащ-пальто и специального летно-технического обмундирования.

Выдачу знаков производить бесплатно с занесением в вещевой аттестат, а повторно – за плату».

Просуществовали знаки до 1954 года. В историю наград они вошли как нагрудные знаки **«Авиационные учебные заведения ВМФ (для летного состава)»** и **«Авиационные учебные заведения ВМФ (для технического состава)».**

Знаки летного и инженерно-технического составов пользовались очень большой популярностью в частях, объединениях и соединениях морской авиации. На фотографиях периода Великой Отечественной войны и первых послевоенных лет знаки образца 1944 года стали обязательным атрибутом, который наряду с боевыми орденами и медалями размещался на кителях и тужурках флотских авиаторов.

В период Великой Отечественной войны главная ударная сила советского флота – морская авиация, была отмечена большим количеством таких официальных знаков.

В годы ВОВ морские летчики потопили 839 военных кораблей и транспортных судов противника, уничтожили в воздушных боях и на аэродромах 5509 самолетов.

Чтобы цифры были более понятными, это – 67% военных кораблей и 57% транспортных судов противника из числа потопленных всеми военно-морскими силами Советского Союза за годы войны.

Кадр из х/ф «Торпедоносцы». 1983 г. Режиссер Семен Аранович.

ЗНАК «ОТЛИЧНИК ПВО»

Важную роль в развитии системы противовоздушной обороны сыграло постановление СНК СССР от 2 июля 1941 года «О всеобщей обязательной подготовке населения к противовоздушной обороне».

Согласно этому постановлению все советские граждане от 16 до 60 лет должны были овладеть необходимыми знаниями по местной противовоздушной обороне. Мужчины от 16 до 60 лет и женщины от 18 до 50 лет обязаны были состоять в группах самозащиты. Министерство внутренних дел СССР 3 июля 1941 года утвердило Положение о группах самозащиты жилых домов, учреждений и предприятий.

В годы войны силы ПВО ликвидировали последствия более 30 тысяч налетов фашистской авиации, предотвратили свыше 32 тысяч крупных аварий в городах и в сфере народного хозяйства, обезвредили более 430 тысяч авиабомб и около 2,5 миллиона снарядов и мин.

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР «Об утверждении нагрудного знака «Отличник ПВО», *Москва, Кремль, 30 апреля 1943 года:*

«Нагрудный знак «Отличник ПВО» является наградой для особо выдающихся лиц рядового и младшего начсостава войск ПВО.

*Знаком «Отличник ПВО» награждаются особо выдающиеся лица рядового и младшего начсостава частей истребительной авиации, зенитной артиллерии, ВНОС (***прим***: воздушное наблюдение, оповещение и связь), аэростатов заграждения и зенитно-пулеметных, прожекторных частей противовоздушной обороны, систематически показывающие высокие образцы:*

а) своевременного обнаружения, точного опознания, четкого оповещения и быстрой поимки вражеских самолетов;

б) отличного владения личным оружием и боевой техникой и умелого применения их в бою с нанесением потерь противнику;

в) бережного содержания и сохранения в боевой обстановке личного оружия и боевой техники.

Список лиц, награжденных знаком «Отличник ПВО», объявляется приказом по части с внесением награды в красноармейскую книжку каждого бойца и младшего командира».

Знак представлял собой фигурный щит, наложенный на позолоченный дубовый венок, ветви которого были перевиты позолоченной лентой.

В нижней части щита находилось позолоченное изображение 85-мм зенитного орудия образца 1939 года, конструкции Михаила Николаевича Логинова. Справа и слева – по одному прожектору с перекрещенными лучами, покрытыми белой эмалью.

Размеры знака составляли 46 на 33 мм.

Знак изготавливался из латуни, использовалась горячая эмаль.

Знаки «Отличников» были самой массовой наградой во время войны. Они вручались в торжественной обстановке подобно орденам и медалям.

Аэростат ПВО Москвы

ЗНАК «ЛЕТНЫЙ СОСТАВ»
(Fliegerschaftsabzeichen)

Учрежден в 1933 году, как знак Германской ассоциации авиаспорта.

Эта ассоциация служила «крышей» для подготовки военных летчиков. Существовало два типа этого знака, который изготавливался из сплава никеля и серебра. Орел на знаке первого типа был закреплен с помощью заклепок, застежка была широкой, сделанной из алюминия. К знаку второго типа орел припаивался, а застежка была игольного типа.

К знаку выдавалось специальное удостоверение.

В ноябре **1935** года он был изъят из обращения в связи с аннулированием Версальского договора (по которому Германия не имела права на собственные ВВС), а также с официальным учреждением Люфтваффе.

Знак «Летный состав» II тип

ЗНАК «В ПАМЯТЬ О СЛУЖБЕ»
(Fliegererinnerungsabzeichen)

Учрежден 26 марта 1936 года.

Знак вручался в первую очередь ветеранам ВВС, принимавшим участие в Первой мировой войне.

Носился исключительно вместе со знаком «Пилот». В отличие от большинства прочих знаков, его ношение допускалось и на гражданской одежде.

ЗНАК «ПИЛОТ ПЛАНЕРА»
(Segelflugzeugfuhrerabzeichen)

Учрежден 16 декабря 1940 года.

Предназначался для прошедших соответствующее обучение военных планеристов.

Первоначально орел в составе знака изготавливался из оксидированного серебра, а венок из отполированного серебра, затем стали использовать сплав серебра с никелем, алюминий, цинк и различные суррогаты. Знак был составной с креплением на заклепках, хотя встречаются экземпляры с припаянным орлом и вертикальной булавкой.

ЗНАК «ПИЛОТ»
(Flugzeugfuhrerabzeichen)

Учрежден 12 августа 1935 года по приказу Г ермана Геринга.

Как и большинство знаков, изготавливался из материалов разного качества: алюминия, сплава никеля с серебром, томпака, листовых сплавов с покрытием, цинка. До **1942 года** в основном из первых трех материалов, на смену которым пришли дешевые сплавы и цинк. Наиболее редкие – знаки из алюминия.

В основном знаки изготавливались штамповкой с помощью пресса высокого давления с последующей доводкой деталей вручную, поэтому даже знаки, изготовленные одной фирмой, могут иметь несущественные отличия. Все знаки были составными, накладка крепилась к основе в виде венка с помощью двух заклепок.

Для получения знака надо было успешно окончить летные курсы. Знак носился на верхнем левом кармане летной куртки или кителя под железным крестом первого класса. Вручался в коробке с соответствующим документом.

ЗНАК «НАБЛЮДАТЕЛЬ»
(Beobachterabzeichen)

Учрежден 27 ноября 1935 года.

Первые награждения были произведены в марте того же года. В основном им награждались лица, получившие летную подготовку во время Первой мировой войны и имевшие соответствующие знаки Кайзеровской Германии.

Первые награжденные знаком принадлежали к верхним эшелонам власти. Генрих Мюллер, шеф гестапо, имел такой знак и носил до получения знака **«Пилота-наблюдателя»** (во время Первой мировой он был пилотом бомбардировщика).

После начала Второй мировой войны для получения знака необходимо было прослужить во вспомогательном звене не менее двух месяцев или участвовать в пяти операциях в качестве штурмана, наблюдателя или наводчика. Знак выдавался и за ранение в ходе несения службы.

В дальнейшем награждения уже не проводились – был введен объединенный знак **«Пилот-наблюдатель».**

НАРУКАВНЫЙ ЗНАК «ЗА СБИТЫЙ САМОЛЕТ»
(Tiefflіegervernichtungsabzeichen)

Учрежден 12 января 1945 года.

Согласно статуту, знак имел две степени: 2-я степень (с серебристой лентой) – за уничтожение одного самолета; 1-я степень (с золотистой лентой) – за уничтожение пяти самолетов. Знак вручался военнослужащим, сбившим самолет противника огнем стрелкового оружия калибром, не превышающим 20 мм. Военнослужащие, сбившие самолет противника до учреждения знака, награждались им задним числом. За каждый сбитый самолет полагался знак 2-й степени, каждый последующий знак крепился ниже предыдущего. После уничтожения пятого самолета знак 2-й степени следовало заменить на знак 1-й степени. При уничтожении следующего самолета противника очередной знак (2-й степени) крепился ниже знака 1-й степени.

Точных данных о количестве награжденных не сохранилось.

«За сбитый самолет» I степень

«За сбитый самолет» II степень

ЗНАК «ПИЛОТ-НАБЛЮДАТЕЛЬ»
(Gemeinsames Flugzeugführer-und Beobachterabzeichen)

Учрежден 26 марта 1936 года вместо знака «Летный состав» (1-я и 2-я степень – 19 октября 1939 года). 3-я степень (в бронзе), **2-я степень** (в золоте), **1-я степень** (в золоте с бриллиантами)

Знаком «Пилот-Наблюдатель» награждались пилоты, имеющие право на одновременное получение и ношение Знаков **«Пилот»** и **Наблюдатель».**

Посеребренный орел крепился к основе (золоченый венок) с помощью двух заклепок. Первоначально знак изготавливался из алюминия, с ходом войны при его производстве стали использовать суррогатные металлы. Самые качественные знаки делались с натуральным золочением и серебрением.

Знак присваивался после прохождения двухмесячных курсов с обязательными пятью полетами в качестве наблюдателя, штурмана или наводчика. Автоматически знак выдавался тому, кто в течение обучения получал ранение.

В марте **1938 года** (первое вручение состоялось только 19 октября 1939) был учрежден **золотой знак «Пилота-Наблюдателя» и золотой знак с бриллиантами,** который изготавливался венской ювелирной фирмой Рудольфа Штубигера. Ранние экземпляры знака были номерными, потом просто ставилось клеймо фирмы). Знак с бриллиантами делался исключительно вручную: венок был изготовлен из 22-каратного золота, орел (несколько большего размера, чем на обычном знаке) – из платины. На левом крыле орла размещался 31 бриллиант, на правом – 36, на корпусе орла – 18 бриллиантов.

Знак «Пилот-наблюдатель»

ЗНАК «ПИЛОТ-НАБЛЮДАТЕЛЬ»

в золоте с бриллиантами

(Gemeinsames Flugzeugführer - und Beobachterabzeichen)

Учрежден 19 октября 1939 года. По данным ряда источников, всего состоялось 31 награждение.

Первые награждения этим знаком были произведены **11 ноября 1935 года.**

Награды удостоился первый начальник генерального штаба Люфтваффе **Вальтер Вефер** генерал-лейтенант авиации. Вефер погиб во время показательных выступлений в следующем 1936 году. Плакавший на его похоронах рейхсмаршал Герман Геринг произнес речь: «Он был вдохновляющим примером для всех нас – целеустремленный, скромный, великий человек и блестящий офицер. Нет слов, чтобы описать его вклад в общее дело. В том, что Люфтваффе существуют сегодня – заслуга его неустанной работы».

Герман Геринг

Вторым награжденным был Государственный секретарь министерства авиации, **Эрхард Мильх** – генерал-фельдмаршал, заместитель Геринга, генеральный инспектор Люфтваффе. После войны был осужден американским военным трибуналом за военные преступления и приговорен к пожизненному заключению.

Следующее награждение состоялось **19 ноября 1937 года.** Знак получил **Гуго Шперле** – генерал-фельдмаршал Люфтваффе. В конце войны он попал в плен и предстал перед судом, как военный преступник, но 28 октября 1948 был полностью оправдан. Остаток жизни провел в Мюнхене.

В **1940** году были награждены:

Вольфрам Фрайхерр фон Рихтгофен – генерал-фельдмаршал Люфтваффе. Командир легиона «Кондор». Кавалер Рыцарского Креста с Дубовыми Листьями. В 1941 году корпус Рихтгофена участвовал в операции «Барбаросса», в наступлении на Москву и в отражении советского контрнаступления зимой 1941-42 годов. Рихтгофен попал в плен к американцам в мае 1945 года, скончался в лагере для военнопленных.

Вернер Мёльдерс – летчик-ас. Первым в истории воздушных боев перешел рубеж в 100 сбитых самолетов. Погиб в авиакатастрофе.

Адольф Галанд – летчик-ас, во время войны генерал-лейтенант, командующий истребительной авиацией Люфтваффе.

Вернер Баумбах кауптман (капитан) – летчик-ас, один из лучших пилотов бомбардировочной авиации.

2 сентября 1940 года состоялись награждения знаком «Пилот-Наблюдатель» в золоте с бриллиантами **Курта Штудента** – генерал-полковника, участника Первой и Второй мировых войн, основателя германских воздушно-десантных

войск. Штудент попал в плен в мае 1945 года, вышел на свободу в 1948 году.

В этом же году были награждены: генерал-полковник **Фридрих Христиансен**, генерал-полковник **Гюнтер Кортен** (был смертельно ранен во время покушения на Гитлера 20 июня 1944 года) и генерал-полковник **Александр фон Лер.**

В 1941 году награды удостоилась **Ханна Райч** – самая известная германская женщина-пилот, автор многих спортивных рекордов, лично пилотировавшая самолет Гитлера на партийный съезд в Нюрнберге. После войны она продолжила спортивную карьеру и в **1952 году** получила бронзовую медаль на чемпионате мира по планеризму в Испании.

В **1942 году** знаком был награжден Рейхсфюрер СС **Генрих Гиммлер.** В **1943 году** – **Карл Денниц** – гросс-адмирал, командующий военно-морским флотом Германии. Денниц – официальный преемник Гитлера, согласно политическому завещанию последнего. Между тем, и Гиммлер, и Денниц к авиации имели, прямо скажем, весьма косвенное отношение.

В марте **1943 года** награду получила **Мелитта Шенк** графиня фон Штауффенберг. Женщина-пилот, испытатель прицелов пикирующих бомбардировщиков. Еврейка, за особые заслуги перед Рейхом приравненная к представителям арийской расы.

В августе **1944 года** знаком был награжден **Эрих Хартман** – кавалер Рыцарского креста с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами, лучший немецкий летчик-ас. В этом же году награду получил **Йозеф (Зепп) Дитрих** – оберстгруппенфюрер СС и генерал-полковник танковых войск СС (осужден после войны как военный преступник). Награжден был и штурмбанфюрер СС легендарный **Отто Скорцени.**

17 апреля 1945 года награду получил генерал-фельдмаршал **Риттер фон Грайм,** сменивший 25 апреля 1945 года Германа Геринга на посту главнокомандующего Люфтваффе, после обвинения последнего в государственной измене.

Данным знаком также были награждены **Карл Густав Эмиль Маннергейм** – Фельдмаршал армии Финляндии, бывший генерал Российской Империи; **Ион Антонеску** – Маршал, премьер-министр Румынии в 1940 –1944 годах; **Итало Бальбо** – Маршал авиации Италии, ближайший соратник и «бесспорный наследник» итальянского диктатора Бенито Муссолини; собственно сам **Бенито Амилькаре Андреа Муссолини** – «Его Превосходительство, глава правительства, Дуче фашизма и основатель империи»; **Франсиско Франко** – пожизненный верховный правитель, Генералиссимус Испании.

Мелитта Шенк графиня фон Штауффенберг. Женщина-пилот, еврейка, за особые заслуги приравненная к представителям арийской расы.

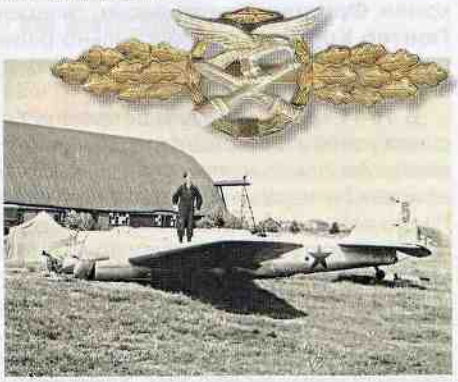
Вальтер Вефер. Первый начальник генерального штаба Люфтваффе.

Вольфрам Фрайхерр фон Рихтгофен. Командир легиона «Кондор».

Ханна Райч. Самая известная германская женщина-пилот.

ПРЯЖКА «ЗА БЛИЖНИЙ БОЙ ЛЮФТВАФФЕ»

«Nahkampfspange der Luftwaffe»



Пряжка «За ближний бой» была учреждена 3 ноября 1944 года для награждения военнослужащих частей Люфтваффе, принимавших участие в рукопашных схватках с противником, начиная с 22 июня 1941 года на Восточном фронте по 26 марта 1943 года в Африке.

Таким образом, военнослужащим частей Люфтваффе, ранее получившим вариант пряжки **«За ближний бой»** для Сухопутных Войск, представилась возможность заменить ее на пряжку для Военно-воздушных сил.

Согласно статуту, пряжка имела три степени:

3-я степень (в бронзе) – за 15 дней боев;

2-я степень (в серебре) – за 30 дней боев;

1-я степень (в золоте) – за 50 дней боев.

Критерии награждения пряжкой «За ближний бой Военно-воздушных сил» были аналогичны критериям награждения пряжкой для Сухопутных Войск. Согласно формулировке, «днями боев» считались дни, в течение которых имели место рукопашные столкновения между противоборствующими сторонами. Под определение подходили те дни, в течение которых военнослужащие сражались с противником лицом к лицу (близко до такой степени, чтобы иметь возможность видеть глаза противника), а также имели возможность применить ручное оружие или иные подручные средства для поражения врага с максимальной точностью. В «дни боев» военнослужащие принимали участие в боевых действиях в составе штурмовых или разведывательных групп, либо участвовали в оборонительных позиционных боях.

Согласно выработанным критериям, максимальный срок нахождения в боевых условиях по отношению к «дням боев» учитывался следующим образом: период свыше 8 календарных месяцев соответствовал 5 дням боев; свыше 12 календарных месяцев – 10 дням боев; свыше 15 календарных месяцев – 15 дням боев.

Кроме того, согласно установленным критериям, допускалось награждение тяжелораненых военнослужащих. Для представления к награждению пряжкой необходимо было иметь опыт боев в течение установленного срока, либо иметь тяжелое ранение или увечье – в этом случае «дни боев» учитывались следующим образом:

3-я степень знака (в бронзе) выдавалась не менее чем за 10 дней боев;

2-я степень (в серебре) – не менее чем за 20 дней боев;

1-я степень (в золоте) – не менее чем за 40 дней боев.

Изготавливались пряжки с использованием технологии литья под давлением из цинка, с последующим нанесением бронзового, серебристого и золотистого финишного покрытия. Для финишного покрытия пряжек первой степени предположительно использовался метод так называемой «огневой позолоты».

Решение о награждении принималось на уровне командира дивизии, после представления всех необходимых сведений от командиров полков. С 26 марта 1944 года исключительное право награждать пряжкой «За ближний бой» первой степени утвердил за собой Адольф Гитлер.

ПРЯЖКИ ЛЮФТВАФФЕ

ПРЯЖКА «БОМБАРДИРОВЩИК»

Учреждена 30 января 1941 года.

Согласно статуту, существовало три степени знака: 3-я степень (из бронзы) – за 20 боевых вылетов; 2-я степень (из посеребренной бронзы) – за 60 боевых вылетов; 1-я степень (из позолоченной бронзы) – за 110 боевых вылетов.

ПРЯЖКА «БЛИЖНИЙ НОЧНОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ»

Учреждена 14 августа 1942 года.

Три степени знака: 3-я степень (из бронзы) – за 20 боевых вылетов; 2-я степень (из посеребренной бронзы) – за 60 боевых вылетов; 1-я степень (из позолоченной бронзы) – за 110 боевых вылетов. Позже была введена специальная степень за 250 боевых вылетов, в виде подвески к пряжке 1-й степени. С увеличением боевых вылетов подвеска заменялась цифрами (300, 400, 500, ... , 2000).

ПРЯЖКА «ДАЛЬНИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ-ПЕРЕХВАТЧИК»

Учреждена 13 мая 1942 года.

Три степени знака: 3-я степень (из бронзы) – за 20 боевых вылетов; 2-я степень (из посеребренной бронзы) – за 60 боевых вылетов; 1-я степень (из позолоченной бронзы) – за 110 боевых вылетов. Позже была введена специальная степень за 250 боевых вылетов, в виде подвески к пряжке 1-й степени.

ПРЯЖКА «РАЗВЕДЧИК»

Учреждена 30 января 1941 года.

Три степени знака: 3-я степень (из бронзы) – за 20 боевых вылетов; 2-я степень (из посеребренной бронзы) – за 60 боевых вылетов; 1-я степень (из позолоченной бронзы) – за 110 вылетов.

ПРЯЖКА «ШТУРМОВИК»

Учреждена 12 апреля 1944 года.

Три степени знака: 5-я степень (из бронзы) – за 20 боевых вылетов; 4-я степень (из посеребренной бронзы) – за 60 боевых вылетов; 3-я степень (из позолоченной бронзы) – за 110 боевых вылетов.

ПРЯЖКА «ВОЕННО-ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ»

Учреждена 19 ноября 1941 года.

Три степени знака: 3-я степень (из бронзы) – за 20 боевых вылетов; 2-я степень (из посеребренной бронзы) – за 60 боевых вылетов; 1-я степень (из позолоченной бронзы) – за 110 боевых вылетов.

ЗНАК «ВОЗДУШНОГО СТРЕЛКА-РАДИСТА» (Fliegerschtzenazeichen für Bordfunker)

Учрежден 26 марта 1936 года для стрелков, бортрадистов и бортмехаников. По конструкции сходен с большинством авиационных знаков: венок (посеребренный) в основе, орел (черненый) накладной на заклепках. Изготавливался знак из томпака, серебра, нейзильбера (сплав меди, никеля и цинка), алюминия и из суррогатного металла. Крепился с помощью вертикальной булавки.

Существовало три разновидности знака: с полностью сегментированной свастикой, с частично сегментированной и несегментированной свастикой.

Для получения знака было необходимо прослужить не менее двух месяцев, или участвовать в пяти боевых вылетах, закончившихся уничтожением вражеского самолета.

В 1942 году для стрелков и бортмехаников был учрежден отдельный знак без молний в орлиных лапах. Радисты продолжали получать знак образца 1936 года.

ЗНАК «ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК» БЕЗ МОЛНИЙ (Fliegerschutzenabzeichen für Bordshutzen und Bordmechaniker)

Учрежден 22 июня 1942 года. Для получения знака было необходимо прослужить два месяца во вспомогательном звене, или иметь пять боевых вылетов. Качественные ранние экземпляры изготовлялись из томпака, но в основном встречаются знаки из цинка и дешевых сплавов.

Знак вручался в темно-синей коробке. Носился на левом нагрудном кармане мундира под железным крестом 1-го класса.

ЗНАК «ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК» без молний с черным венком (Fliegerschutzenabzeichen mit Schwarzem Kranz)

К концу 1944 года, когда резко уменьшилось число квалифицированных (прошедших специальные курсы) авиаспециалистов, в качестве стрелков и бортмехаников стали использовать военнослужащих и вольнонаемных, не имеющих квалификационных сертификатов. Для них был учрежден особый знак, отличавшийся от предыдущего цветом (черненый венок и серебристый орел). Знак изготавливался из цинка.

ПОЧЕТНЫЙ ЛИСТ ЛЮФТВАФФЕ И ШПАНГА ПОЧЕТНОГО ЛИСТА ЛЮФТВАФФЕ

(Ehrentafel Spange)

12 января 1940 года Фельдмаршалу Герману Герингу исполнилось 47 лет. Союз немецкой воздушной индустрии решил сделать ему подарок: выделил 50 000 рейхсмарок на возобновление традиции немецких военных летчиков Первой мировой войны и учреждение новой награды – **Почетного Кубка Люфтваффе**. Во время Первой мировой войны (1914-1918) успешные немецкие летчики награждались маленькими бокалами и большими кубками из серебра с надписью «Победителю в воздушном бою». Таким кубком в свое время был награжден бесстрашный молодой летчик Геринг.

Фельдмаршал высоко оценил предложение промышленников и **27 февраля 1940 года** официально утвердил эту награду. Право на награждение Кубком он оставил за собой. Производить Кубки поручили той же фирме, которая производила подобные награды во время Первой мировой войны – «Иох. Вагнер и Сыновья» в Берлине (Wagner & Sohn, Berlin). Надпись на кубке гласила: « За особые достижения в воздушном бою».

Вновь утвержденная награда заняла свое место в наградной системе Люфтваффе, между Железным Крестом первого класса и Орденом Немецкого Креста. Кубок выдавали за 80 боевых вылетов или за 35 сбитых самолетов. Первые документы о награждении Кубком Геринг подписывал собственноручно, позже стала наноситься факсимильная подпись. Количество награжденных составило порядка 15 000 человек.

26 августа 1941 года Главнокомандующий Люфтваффе учредил **Почетный список Немецких Люфтваффе** по аналогии с Почетным листом Немецких Сухопутных сил. В список заносились получатели персонального награждения Рейхсмаршала – подарочной картины с его изображением или **Почетного кубка Люфтваффе**. Списки публиковались в Сборнике приказов Люфтваффе.

С **5 июля 1944 года** вместо **Почетного Кубка** Геринг учредил Почетный лист Немецких Люфтваффе, для занесения в него, неоднократно проявивших мужество в воздушных боях. Одновременно был учрежден и отличительный знак награжденного: **шпанга Почетного листа Люфтваффе.**

28 января 1945 года вышло дополнение о занесении в **«Почетный лист Люфтваффе** с награждением **шпангой Почетного листа Люфтваффе»** всех, кто был награжден Почетным кубком, орденом Немецкого Креста в золоте или более высокими наградами.

Число награжденных шпангой Почетного листа Люфтваффе достигло 30 000 человек.

Наградной Почетный Кубок Люфтваффе

Знак награжденного Почетным Кубком – шпанга Почетного Листа Люфтваффе.

ЗНАК «ЗЕНИТНОЙ АРТИЛЛЕРИИ ПВО ЛЮФТВАФФЕ»

(Flakkampfabzeichen der Luftwaffe)

Учрежден 10 января 1941 года.

Эскиз Знака Частей ПВО Люфтваффе разработал берлинский художник-график Вильгельм Эрнст Пекхаус 19 июля 1940 года.

Награда предназначалась для признания боевых заслуг личного состава зенитной артиллерии Люфтваффе, а также служб светового слежения и радарных подразделений, как при отражении нападений вражеских самолетов, так и в рамках боевых действий на земле.

Первый заказ на изготовление знака получила Берлинская фирма Юнкер (C.E. Juncker) **31 января 1941 года**. Позже к изготовлению этого боевого знака были привлечены и другие производители.

Знак представлял собой орудие калибром 88 мм., окруженное овальным венком из дубовых листьев. В верхней части находилась эмблема Люфтваффе. Размеры знака составляли: венок – высота примерно 55 мм., ширина – примерно 45 мм.; размах крыльев орла – примерно 40 мм., высота – примерно 30 мм.

Знак имел также вариант в форме вышивки. Однако изготовление вышивок было запрещено приказом от 8 мая 1942 года.

Боевой знак отличия мог быть вручен офицерам, унтер-офицерам и рядовому составу зенитной артиллерии за выдающиеся боевые заслуги. Знаком могли быть награждены как отдельные военнослужащие, так и целые подразделения.

Условия награждения были следующими.

1. За борьбу с вражескими самолетами.

Для тяжелых батарей за уничтожение, по крайней мере, пяти вражеских самолетов. Знаки вручались военнослужащим батареи, принявшим непосредственное участие в уничтожении вражеских самолетов. Личный состав тяжелых батарей мог получить знак за участие в двух боевых операциях против целей на земле или на море, проведенных в тяжелых условиях.

Для легких батарей, за уничтожение, по крайней мере, пяти вражеских самолетов орудиями одного и того же взвода. Знаки вручались военнослужащим батареи, принявшим непосредственное участие в уничтожении вражеских самолетов.

Для зенитных прожекторных батарей 150 см. прожекторов и зенитных прожекторных взводов 60 см. прожекторов. Если, по крайней мере, в 20-и или 15-и случаях соответственно, благодаря успешной деятельности обслуги зенитных батарей или взводов, были созданы предпосылки для успешной борьбы с вражескими самолетами, осуществляемой зенитными батареями или ночными истребителями. При этом, по крайней мере, в 5-и случаях было достигнуто уничтожение противника. Производилось награждение всех военнослужащих зенитных прожекторных батарей и зенитных прожекторных взводов, внесших вклад в достигнутый успех.

2. При участии в трех различных боевых действиях против целей на земле или на море, проведенных в трудных боевых условиях. Например, уничтожение танков,

бункеров, кораблей и особые успехи по борьбе с другими земными или морскими целями. Участие в тяжелых боях с целями на земле, или на море приравнивалось к одному уничтоженному самолету.

3. Награждение командира батареи проводилось в том случае, если половина состава командиров орудий получили этот вид награды. Предпосылкой к награждению считалось умелое руководство, внесшее решающий вклад в боевой успех.

4. За выдающиеся заслуги. В этом случае награждение не зависело от перечисленных выше критериев, и совершалось по усмотрению командования.

Пятого августа 1941 года Герман Геринг издал специальные «Пояснения по предписаниям для награждения знаком Частей ПВО Люфтваффе». В них содержались другие, не принципиального характера, предпосылки к награждениям.

Седьмого января 1942 года вышел специальный указ, касающийся награждения знаком Частей ПВО Люфтваффе офицеров медицинской службы и санитарного персонала:

«Боевой знак отличия зенитной артиллерии предназначен для награждения офицеров, унтер-офицеров и рядового состава зенитных подразделений. Он является знаком признания выдающихся боевых заслуг. Так как предпосылкой к награждению боевым знаком зенитной артиллерии является активное участие в боевых действиях, то, с точки зрения международного права, награждение боевым знаком санитарного персонала, находящегося под защитой Женевского соглашения, произведено быть не может.

Уже врученные санитарному персоналу знаки отличий Частей ПВО Люфтваффе должны быть изъяты. Они могут быть оставлены в распоряжении лиц медицинского персонала только в качестве памятного предмета. Однако ношение этого боевого знака, как на службе, так и в свободное от службы время этим лицам запрещается».

С **1 апреля 1942 года**, в связи с изменившимися боевыми условиями, начали действовать и **новые условия награждения**. Была введена система очков, причем для награждения знаком, нужно было «набрать» по крайней мере, 16 очков. Присуждение очков для военнослужащих зенитных батарей и вспомогательных подразделений выглядело следующим образом:

4 очка – за уничтожение вражеского самолета тяжелой зенитной батареей, или одним легким взводом (без участия других батарей или взводов);

2 очка – за участие в уничтожении вражеского самолета;

1 очко – за первый, ориентированный по звуку, захват вражеского самолета в свет прожектора.

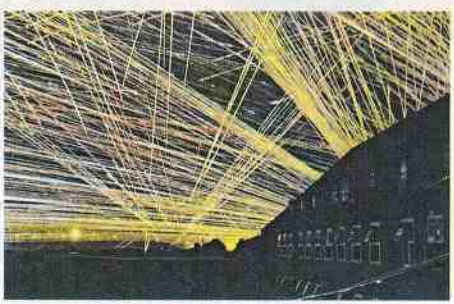
31 марта 1942 года был введен знак **«За наземный бой»** для подразделений Люфтваффе. После этого знак Частей ПВО Люфтваффе стал вручаться только в качестве награды за заслуги в борьбе с воздушными целями.

Знак вручался вместе с документом, подтверждающим право на ношение награды. Иногда награда выдавалась в боевых условиях, и специальных бланков не хватало, тогда выписывались временные наградные листы.

Награда вручалась в трех вариантах футляров: из черной, искусственной кожи, картона, или в бумажных пакетах.

Знак носился на левом нагрудном кармане, либо на куртке, на высоте, соответствующей нагрудному карману. Его нужно было носить ниже всех орденов, но выше знака «Пилот».

Для ношения на гражданской одежде, награжденные могли заказать миниатюрную версию награды, так называемый «фрачник».



ЗНАК «ЗА НАЗЕМНЫЙ БОЙ ВВС» (Erdkampfabzeichen der Luftwaffe)

Учрежден 31 марта 1942 года. Знаком «**За наземный бой Военно-воздушных сил**» (в словаре коллекционеров – «тучей» – **прим.**) награждались военнослужащие ВВС, которые с **1 апреля 1942 года** вели боевые действия в рядах наземных частей и участвовали в рукопашном бою, атаке, контратаке, разведке...

Для награждения требовалось участие в трех операциях в разные дни, ранение во время проведения операции или представление к любой боевой награде за участие в операции. Если служащий Люфтваффе до этого уже был награжден штурмовым знаком, знаком за общую или танковую атаку, то новый знак выдавался взамен предыдущего.

Согласно статуту, награждать полагалась знаком одной степени, вручавшимся за три дня боев, но **11 ноября 1944 года** были введены еще четыре дополнительные степени, по аналогии с танковой и общей атаками за 25, 50,75 и 100 дней боев:

4-я степень – за 25 дней боев;
3-я степень – за 50 дней боев;
2-я степень – за 75 дней боев;
1-я степень – за 100 и более дней боев.

При этом официальных вручений не проводилось.

ЗНАК «ТАНКОВЫЙ БОЕВОЙ ВВС» (Panzerkampfabzeichen der Luftwaffe)

Учрежден **3 ноября 1944 года** для награждения бронеподразделений Люфтваффе. До появления данного знака, квалифицированный состав военно-воздушных сил получал сухопутный знак «За танковый бой».

Согласно статуту, знак имел три степени. Условия для награждения соответствовали требованиям, принятым в сухопутных подразделениях. По их же примеру **3 ноября 1944 года** была введена дополнительная четвертая квалификационная степень, позволявшая выделить опытных солдат:

4-я степень выдавалась за 25 дней боев;
3-я степень – за 50 дней боев;
2-я степень – за 75 дней боев;
1-я степень – за 100 и более дней боев.

Для тяжелораненых 4-я степень знака предполагалась к выдаче за 18 дней боев, 3-я степень – за 35 дней боев, 2-я степень – за 60 дней боев.

Расчет дней начинался с 11 ноября 1944 года.

Точных данных о количестве награжденных третьей, второй и первой степенями знака нет (известны знаки с цифрами 50, 75 и 100). Ряд экспертов утверждают, что были изготовлены лишь опытные образцы, не дошедшие до наших дней.

С долей вероятности можно утверждать, что существуют подлинные знаки, изготовленные из цинка с серебрением или чернением венка.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ГАЗЕТА

X files СЕКРЕТНЫЕ™ МАТЕРИАЛЫ

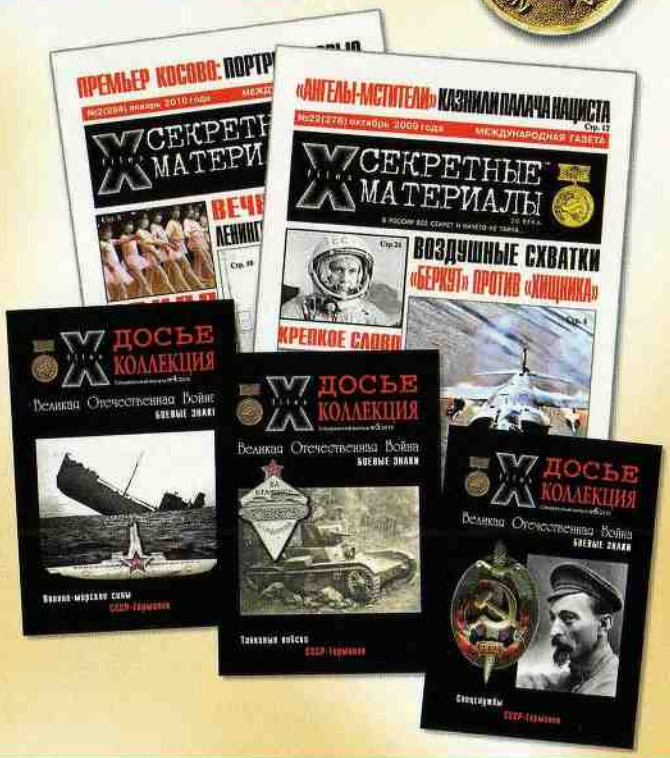
ПАТРИОТ РОССИИ — ЛАУРЕАТ ПРЕМИИ «ПАТРИОТ РОССИИ»

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Следующие номера «Досье Коллекция» будут посвящены нагрудным знакам военно-морских, танковых сил, знакам Спецслужб СССР и Германии периода Великой Отечественной войны. Изображение, описание, история знаков. В каждом номере - подлинные трофейные фотографии 1941-42 годов и фотографии фронтовой хроники СССР 1943-44 годов, а также коллекционные копии знаков на магнитной основе.

Специальный выпуск «Досье Коллекция» будет приурочен к празднованию 80-летия Воздушно-десантных войск. Вложением в номер станет оригинал нагрудного знака «80 лет ВДВ».

Даты выходов новых номеров «Досье Коллекция» будут опубликованы в газете «Секретные материалы 20 века».



Заказ по телефону: +7(812) 274-57-19, 274-77-94,
Заказ по почте: e-mail: Fin@xfile.ru, circul@xfile.ru

Журнал «Секретные материалы 20 века. Досье». Учредитель: **Химич В.Р.** Издатель в России: ООО МА «Северная Венеция». Санкт-Петербург, 2-я Советская, д. 27/2, офис 2. Генеральный директор **Химич В.Р.** Технический директор **Яшин В.В.** Редакция: редактор **Химич В.Р.**, верстка и обложка **Мизун В. И.** Адрес редакции: Россия,191024, Санкт-Петербург, 2-я Советская, д. 27/2, офис 2. Тел. (812) 717-11-15. E-mail: xfiles@xfile.ru Коммерческий отдел: тел./факс (812) 274-57-19, 274-77-94. E-mail: circul@xfile.ru. Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство ПИ №ФС77-26686 от 22 декабря 2006 года. Отпечатан в типографии ООО «СИНЭЛ». Адрес типографии: 194233, Санкт-Петербург, ул. Курчатова, д.10, тел.: (812) 552-61-46. Суммарный тираж 100 000. Подписано в печать 04. 05. 2010 г. Заказ №230 Цена свободная.

Проект создан при поддержке Национальной сети распространения прессы «Союзпечать».

ЧАСТЬ ВЫРУЧЕННЫХ СРЕДСТВ ОТ ПРОДАЖИ ИЗДАНИЯ БУДЕТ НАПРАВЛЕНА В ПОМОЩЬ ВЕТЕРАНАМ ЛЕНИНГРАДСКОГО И ВОЛХОВСКОГО ФРОНТОВ И УЧАСТНИКАМ «ДОРОГИ ЖИЗНИ»

4 607033 120130 10003